



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

प्रसाधारण

EXTRAORDINARY

भाग I—खण्ड I

PART I—Section 1

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 213] नई विल्सनी, नवनिवार, नवम्बर 9, 1968/कार्तिक 18, 1890

No. 213] NEW DELHI, SATURDAY, NOVEMBER 9, 1968/KARTIKA 18, 1890

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह घलग संकलन के कप में रखा जा सके।

Separate paging is given to this Part in order that it may be filed  
as a separate compilation.

MINISTRY OF COMMERCE

RESOLUTION

TARIFFS

New Delhi the 9th November 1968

No. 8(1)-Tar/68.—The Tariff Commission has submitted its Report on the continuance of protection to the Automobile Industry on the basis of an inquiry undertaken by it under sections 11(e) and 13 of the Tariff Commission Act, 1951 (50 of 1951). Its recommendations are stated below. Professor K. T. Merchant one of the three members of the Tariff Commission who have signed the Report has in a note of dissent expressed views different from those of the other two members on recommendations No. (8), (9), (30), (31) and (42) and his views have been briefly given in brackets below the said recommendations.

(1) Protective rates of duty on components may be withdrawn and revenue rates of duty imposed instead.

(2) The ancillary industry [components assessed under I.C.T. items 75(9), 75(10), 75(11), 75(12) and 75(14)] should, however, be regarded as protected as in the case of the main automobile industry in view of the quantitative restrictions on imports.

(3) In so far as the automobile ancillaries are concerned it is immaterial whether a higher quantum of protection is fixed except in so far as these components are concerned which cannot be manufactured in the near future in the country. Certain suggestions in this connection are given in paragraph 29.15 of the Report.

(4) The automobile ancillary industry is an important adjunct of the main automobile industry and has begun to grow steadily more recently. Its development needs, therefore, to be carefully watched. A review of the industries again after a period of two years is therefore proposed.

(5) The automobile industry has to remain under protection until such time as it can stand on its own legs. The industry has not yet matured although it has had its beginning nearly two decades ago. There is no practical alternative but to let the industry continue under the present scheme of protection. Even if it could be argued that the industry was able to withstand competition from abroad, reasons of balance of payments would have necessitated the continuance of the present position.

(6) Protection in itself is not a formal declaration but a practical measure which operates under certain stated conditions. To remove the surveillance over the functioning of industries merely because of the formal substitution of nomenclature relating to duties would not only be unrealistic but unfair to the consumer and also to the economic growth of the country. Where effective protection is maintained through quantitative restrictions on imports the necessity for periodical review is even greater than in the case of industries which are subject to protective rates of duty.

(7) It is erroneous to suppose that the review that is periodically conducted by the Tariff Commission is only with a view to modifying rates of duty. De-protection should not in practice mean the replacement of tariff duties by quantitative or quota restrictions but relaxation of restrictions.

(8) As matters stand, it is not possible to indicate whether any of the units manufacturing commercial vehicles could be considered uneconomic while all the units manufacturing passenger cars would be considered to be smaller than required for the economic size. The reasons for such a situation are historical, since each of the units manufacturing passenger cars started from assembly operations at which stage the question of an economic size for manufacture is not of much relevance. Until the economic level of production is reached by the present manufacturers it would not be advisable to license any additional unit.

[Professor Merchant has expressed the view that since the existing units do not hold out hopes of reduction in costs, there is no alternative but to allow new entrants who promise to do so.]

(9) The proposition of setting up a new unit in addition to those already in existence is not considered in the least advisable or desirable. With minor variations of degree almost all the units are subject to the same weaknesses and handicaps and it cannot be categorically said that a particular unit is strong and efficient and another one weak and inefficient. Even if such a classification could be made, there is no ground to suggest that any scheme of merger should be pursued, least of all to propose compulsory merger, since there is no provision in the law under which such a step can be taken even if it is assumed that it is necessary.

[Professor Merchant has expressed the opinion that in order to remove weaknesses and inefficiency in the automobile industry, the best solution would be the compulsory merger of weaker and inefficient units into stronger ones in the larger interests of the automobile industry as well as of the economy.]

(10) Although the implementation of the recommendations made by the Tariff Commission after its two previous inquiries into this industry has not been adequate, rationalisation of the existing taxation structure, elimination of procedural complexities and delays and development of a good network of road system even now would go a long way in removing the present inhibitions and in increasing the domestic demand for commercial vehicles.

(11) When Government are approached in future for renewal of the existing collaboration agreements, they may think in terms of a reasonable time for the operation of the renewed or revised agreements, thus providing a spur to speedy assimilation of technical advance and improvements of product design with a view in particular to utilisation of indigenous materials and knowledge.

(12) It may be worthwhile considering the possibility of making the payment of the dues of Indian firms to foreign principals and collaborators to the maximum extent in rupees. This is a point which may be further explored by Government and the Reserve Bank of India.

(13) In view of the fact that not only has the vehicle production to be planned in the country over a number of units but also as foreign exchange for the import of components and raw materials as well as for the purchase of plant and machinery has to be allotted equitably to various units, it appears very necessary that the capacity should be technically assessed.

(14) While issuing licences for expansion of capacity, care should be taken to see that the capacity is well balanced and is capable of economic production.

(15) The issue of licences for import of raw materials should be related to both production and capacity, the ceiling being the licensed capacity of the unit concerned.

(16) Government should specify the licensed capacities of each of the units in the automobile industry. Further the D.G.T.D. should undertake a technical assessment of the machinery installed in each unit and determine its installed capacity accurately.

(17) D.G.T.D. should make an immediate assessment of the capacities of Hindustan Motors and Standard Motors for passenger cars and specify these in the industrial licences as has been done in the case of Premier Automobiles.

(18) The liberalised credit facilities referred to in paragraph 11 of the Report, it is expected, will help the development of the road transport industry.

(19) It will be quite some time before the indigenous steel manufacturers have the capacity and capability to meet the requirements of the automobile manufacturers for rationalised varieties of steel and till then the requirements will have to be met from imports.

(20) It is desirable to reduce progressively the overlapping of production as between the automobile manufacturers and the ancillary units. As the requirements of the automobile manufacturers of such items increased and their output decreases as a result of the depreciation of plant and machinery, it would be desirable to meet the balance of requirements from the ancillary manufacturers with a view to handing over all such production to the latter eventually. Also in future, care may be taken to ensure that no further expansion of capacity is allowed to automobile manufacturers for items for which capacity exists in the ancillary sector.

(21) The method of calculating the indigenous content of different vehicles on the lines of the Jha Committee formula has a number of built-in limitations. The broad lines of an alternative and more practical method of calculating the progress in indigenous content of each vehicle are suggested in paragraph 14 of the Report. It is desirable now to shift the focus of attention from manufacturing progress i.e.

indigenisation at the final stage of manufacture to the cost of the automobile industry to the country in terms of foreign exchange so that its gradual or faster reduction can be planned.

- (22) The Ministry of Industrial Development and Company Affairs may take steps towards coordination for the collection of data with regard to utilisation of foreign exchange allotted to industry through different departments and to maintain records in respect of different items including ancillaries in order that suitable measures may be taken for the reduction of the incidence of foreign exchange spent on the manufacture of automobiles.
- (23) The Directorate General of Supplies and Disposals should keep records of purchases of automobiles by Government both by number and value.
- (24) No conspicuous advance has been made in reversing the original vertical growth of the industry and even the official demarcation of parts to be manufactured by the main automobile manufacturers and the ancillary sector seems to have not met with the desired success.
- (25) In regard to standardisation of functional parts, the hindrance on account of foreign collaboration agreements is faced not only by vehicle manufacturers but also by ancillary manufacturers who have different collaboration agreements with different firms, ways, therefore, need to be devised for overcoming the diversities in these matters resulting from foreign collaboration particularly when the functional properties are not likely to be affected adversely.
- (26) The work of standardisation has to continue with patience and perseverance both at the company level and national level with regard to certain materials and components that go into the automobiles and for materials and components that would be common to other engineering industries. The progress in this direction is likely to be faster if the manufacturing units are not tied down to specifications dictated by their foreign collaborators where these can be safely modified. It is expected that where adequate initiative is present the collaborators would be agreeable to give their consent to such modifications which can be effected in the interest of standardisation, uniformity and indigenisation without detriment to quality.
- (27) In the light of the factors mentioned in paragraph 22.3 to 22.7, Premier Automobiles should not be allowed to implement its licence for the manufacture of engines. So also adding Simpson & Co. to the already existing number of truck manufacturers (by allowing it to manufacture a chassis to utilise its own engines) will not be economically justifiable.
- (28) Broad observations on certain general issues such as accidents and air pollution are given in Chapter IX.
- (29) In the case of ball bearings used by the automobile industry a considerable degree of import substitution can be achieved with minor modifications.
- (30) Owing to Government policies which restricted the production of passenger cars on the one hand but encouraged that of commercial vehicles the demand for passenger cars continued to accumulate and even now remains largely unsatisfied; the existing backlog of demand would need the full production of the country for a period of three years to satisfy. As against this huge backlog of demand for passenger cars, the supply of commercial vehicles is much easier and supplies can generally be made off the show-room floor.

[Professor Merchant has expressed the view that the priority given to the production of commercial vehicles from the beginning should not only be continued but also be effectively enforced. A close check on the expansion of the installed capacity for passenger cars is also necessary so that the social objective of priority to commercial vehicles is not defeated.]

(31) The impression that there is any attempt on the part of automobile manufacturers to continue to or take over the manufacture of what could be supplied by the indigenous ancillary industry or that there is an effort at vertical integration in the automobile industry is erroneous and based on inadequate appreciation of facts and data.

[Professor Merchant has expressed the view that no new units in the ancillary industry should be licensed at present till the existing efficient units become economically viable. Moreover, the tendency of vertical growth must be discouraged.]

(32) The complaints received more recently by the Tariff Commission and by D.G.T.D. in 1965 in respect of the quality of cars are broadly in the ratio of cars manufactured by different manufacturers. While the sudden spurt of complaints lodged in 1966 with the D.G.T.D. against Hindustan Ambassador may perhaps indicate that users had relatively more complaints to make against this car than against others, it must also be noted that the production and therefore the number of users of this car are also very much more than those of other cars.

(33) The agreements between the automobile manufacturers and their dealers are those privately entered into by the two parties and hence the terms etc. are better settled between themselves and are not within our purview. The manufacturers have been advised to look into the grievances of the dealers sympathetically to win their goodwill as they play an important role in the development of the automobile industry.

(34) In regard to warranties, what is required is a determination of the minimum period of usage or mileage run during which defects could reasonably be expected to show up. The period of warranty should not be less than this minimum. If any manufacturer wishes to give a longer warranty period to win his customers' confidence he would be welcome to do so.

(35) Where defects are admitted under warranty claims the labour charges should be borne by the manufacturers.

(36) It would be preferable to place the production and inspection staff at an independent and equal level, both being co-ordinated to the extent necessary at the point of top management, who it is needless to say must be themselves highly quality conscious if significant improvements are to be expected.

(37) It is obvious that as far as standardisation of parts is concerned, it is only the manufacturers of automobiles who can take decisions in this matter, since it is a question of some adjustments or alterations.

(38) A greater degree of collaboration between the various testing institutes in the country and the automobile industry as well as the automobile ancillary industry should be established for utilising the facilities available in the institutes.

(39) It is desirable that automobile manufacturers should co-operate with ancillary manufacturers in establishing suitable testing facilities and that full use is also made of the existing facilities available in the various institutions.

(40) It is hoped that the Automotive Research Association of India would soon start functioning actively. It would be in the interest of the development of the industry on sound and healthy lines, not only of manufacturers of automobiles but also of major ancillaries if they associate themselves with this organisation and derive full benefit from it.

(41) It is for the automobile manufacturer to arrange settlement of claims with the ancillary manufacturers who supplied the components and the owner of the vehicle should not be made to deal with a number of agencies. He should be provided with redress by the manufacturer or his authorised dealer irrespective of the outcome of the claim which may subsequently be made by the manufacturer on the ancillary unit which supplied the original equipment.

(42) In respect of the model changes of vehicles, it cannot be said that there are too many models or that there have been too frequent changes. The low volume of production stands undoubtedly in the way of the normal change in models.

[Professor Merchant has expressed the view that it is necessary to reduce the number of makes and models of vehicles to achieve economies of scale, to reduce the original cost, and to facilitate standardisation which could cut down the maintenance costs. He has, therefore, suggested that Government should emphasise utility and economy in the designs of vehicles and that there should not be more than one type in each category of the vehicles.]

(43) Although the question of setting up more servicing stations and diversifying their locations would depend more upon business considerations than upon the need, it appears that there is considerable room for improvement of standards of servicing and repairs of automobiles.

(44) Of late the ancillary industry has developed not so much with a view to fulfil the replacement demand as for supplying the needs of automobile manufacturers.

2. Government accept recommendations (1) and (2) above. They have decided that, after the withdrawal of the protective rates of duty, the effective rates of revenue duty should for the present be maintained at the same level as the effective rates of the existing protective duty. However, where in the manufacture of vehicles some manufacturers are using indigenously manufactured components while others are resorting to imports for one reason or the other, Government will consider subjecting such components to higher rates of import duty to make imported supplies costlier and thereby hasten the pace of indigenisation by those lagging behind.

Necessary legislation to implement the decisions of Government will be undertaken in Parliament in due course.

3. Government have noted recommendations (3) and (7).

4. Government accept recommendation (4).

5. Government accept recommendation (5). They further consider that the progress of the automobile industry should be reviewed again by the Tariff Commission after a period of five years, that is, in 1973.

6. As regards recommendation (6), Government agree that periodical reviews are necessary in the case of all industries which are under protection, whether that protection has been granted by the levy of protective duties or in any other manner such as through import restrictions.

7. Regarding recommendation (8), Government agree with the view of Professor Merchant and consider that it should be open to them to license a new unit of economic size for the manufacture of passenger cars to enable the advantage of 'transfer line' production and economies of scale to be availed of and to introduce an element of competition with its resultant benefits in the shape of better quality and cheaper prices.

8. Government agree with recommendation (9) of the Commission that any scheme for merger of the existing units is neither feasible nor desirable.

9. Government have taken note of recommendations (10), (14), (15), (17), (18), (20), and (22) to (28), and steps will be taken to implement them as far as possible. The attention of the State Governments is also invited to recommendation (10) in so far as they are concerned, and that of the manufacturers of automobiles and the manufacturers of automobile ancillaries to recommendations (24) to (28).

10. As regards recommendation (11), Government are of the view that requests of the automobile units for extension of collaboration agreements should be examined strictly on merits, taking into account the benefits that have already accrued by the collaboration and the leeway, if any, yet to be made up in acquiring the necessary know-how and skills.

11. Regarding recommendation (12), Government observe that payment in rupees would not by itself solve the problem, as any rupees in the hands of a foreigner would invariably give rise to a foreign exchange liability, either direct or indirect. They consider that it is more important to ensure that the overall liability is kept to the minimum.

12. Government agree with recommendations (13) and (16). In making a technical reassessment of the capacity of the existing units it is proposed that the circumstances in which large increases in capacity, as claimed by some of the manufacturers, have been brought about and the sanctions behind them, should be carefully investigated before finally deciding on the revised installed capacities of the existing units.

13. Government have taken note of recommendation (19) and steps will be taken to implement it to the extent possible. Government will formulate a policy and procedure which, while aiming at import substitution, will not adversely affect production programmes of manufacturers and will enable them to import such varieties of steel as are not available from Indigenous resources in adequate quantities or of the requisite quality and specifications.

14. Recommendation (21) is still under the consideration of Government.

15. Government have noted recommendation (29). They will explore with Ball Bearing manufacturers the establishment of manufacture of the ball bearings needed by the Automobile Industry with a view to saving on imports. The attention of the automobile industry is also drawn to this recommendation.

16. As regards recommendation (30), Government have noted the views of the Commission as well as of Professor Merchant.

17. Regarding recommendation (31), it will be Government's endeavour to prevent further vertical growth as far as possible and to encourage horizontal development.

18. The attention of the manufacturers of the automobile is invited to recommendations (32), (33), (35) to (41) and (43), that of the manufacturers of automobile ancillaries to recommendations (36), (38) to (41) and (44), and that of the Indian Institute of Science, Bangalore, the National Test House Calcutta, and the National Metallurgical Laboratory, Jamshedpur, to recommendation (38).

19. Regarding recommendation (34), Government have already, on the basis of the recommendations of the Motor Car Quality Enquiry Committee, issued statutory directions to the car manufacturers to give a uniform warranty of 12 months or 16,000 kms., whichever occurs earlier.

20. As regards recommendation (42), Government are of the view that the development of the Automobile Industry has now reached a stage where the manufacturers should have freedom to make model changes and produce different types of vehicles as dictated by the demand, subject to the important reservation that such diversification will not involve extra drain of foreign exchange by way of import of components, equipment or raw materials or purchase of additional technical know how and documentation. A further relevant factor to be taken into account in such diversification programme is the need to keep the cost of production and the ultimate cost to the buyer at reasonable levels.

#### ORDER

Ordered that the Resolution be published in the Gazette of India and a copy thereof communicated to all concerned.

R. S. TALWAR, Jt. Secy.

## बारिष्य मंत्रालय

संकल्प

\*रिफ

नई दिल्ली, दिनांक ९ नवम्बर, १९६८

सं० ८(१)टैरिफ—टैरिफ आयोग ने टैरिफ आयोग अधिनियम, १९५१ (१९५१ का ५०) की धाराओं ११ (३) तथा १३ के अन्तर्गत की गई अपनी जांच के आधार पर मोटर-गाड़ियों आदि (आटोमोबाइल) सम्बन्धी उद्योग की संरक्षण जारी रखने पर अपना प्रतिवेदन दे दिया है। इसकी सिफारिशों नीचे दी जाती हैं। प्रोफेसर के ० टी० मचेंट ने, जो टैरिफ आयोग के तीन सदस्यों, जिन्होंने 'प्रतिवेदन' पर हस्ताक्षर किए हैं, में से एक थे, एक विभिन्न टिप्पणी में सिफारिश सं० (८), (९), (३०), (३१) तथा (४२) पर अन्य सदस्यों से मिन्न अपने विचार अभिव्यक्त किये हैं तथा उनके विचार उक्त सिफारिशों के नीचे सक्षेप में कोष्टकों में दिये गये हैं।

- (१) संघटकों पर शुल्क की संरक्षात्मक वरें हटा ली जाय तथा उनके स्थान पर शुल्क की राजस्व वरें लगा दी जाये।
- (२) परन्तु सहायक उद्योग को [प्राई० सी० टी० मदों ७६(९), ७६(१०), ७६(११), ७५(१२) तथा ७६(१४) में निर्धारित संघटक] सरकारी समझा जाये जैसा कि मुख्य मोटर गाड़ी उद्योग के मामले में स्थिति है क्योंकि आ आओ पर परिमाणात्मक प्रतिबन्ध है।
- (३) जहाँ तक मोटर गाड़ी सह-साधनों का सम्बन्ध है, उन पर संरक्षण की ऊँची वर निर्धारित करने का कोई महत्व नहीं है सिवाय उन संघटकों के विषय में, जिनका उत्पादन निकट भविष्य में देश में नहीं हो सकता है। इस सम्बन्ध में कुछ सुझाव प्रतिवेदन के पैराग्राफ २९, १५ में दिये गये हैं।
- (४) मोटर-गाड़ी सहायक उद्योग मुख्य मोटर गाड़ी उद्योग का महत्वपूर्ण आश्रित उद्योग है तथा हाल में ही इसका सकल रूप से विकास होना शुरू हुआ है। अतः इसकी विकासपरक आवश्यकताओं पर सावधानी से ध्यान रखा जाना चाहिये। दो वर्ष की अवधि के बाद उद्योगों की दुबारा समीक्षा करने का सुझाव दिया गया है।
- (५) मोटर गाड़ी उद्योग को तक तब संरक्षण के अन्तर्गत रखना होगा जब तक कि वह स्वावलम्बी नहीं हो जाता। यह उद्योग अभी तक पूर्णतः विकसित नहीं हुआ है यद्यपि इस उद्योग की शुरुआत लगभग दो दशाब्दी पूर्व हो गई थी। अभी कोई व्यावहारिक विकल्प नहीं है सिवाय इसके कि उद्योग को संरक्षण की वर्तमान योजना के अन्तर्गत रहने दिया जाये। यदि यह भी युक्ति दी जाये कि उद्योग विवेशों से प्रतिस्पर्द्ध करने के योग्य है तो भी भुगतान संतुलन के कारणों से वर्तमान स्थिति को बनाये रखना आवश्यक होगा।
- (६) संरक्षण स्वयं में एक औपचारिक प्रख्यापन नहीं है परन्तु एक ऐसा व्यावहारिक उपाय है जो कुछ निर्दिष्ट परिस्थितियों में लागू होता है। शुल्क सम्बन्धी नामांकली के औपचारिक प्रतिस्थापन के कारण ही उद्योगों पर से निगरानी हटा लेना न केवल

अवास्तविक ही होगा प्रत्युत उपभोक्ता तथा देश के आर्थिक विकास की वृष्टि से भी अनुपयुक्त होगा । जहाँ आयात पर परिमाणात्मक प्रतिबन्धों के जरिये प्रभावी संरक्षण रखा जाता है वहाँ, शुल्क की संरक्षात्मक दरों के अन्तर्गत आने वाले उद्योगों की अपेक्षा, नियतकालिक समीक्षा की आवश्यकता और भी अधिक होती है ।

(7) यह मानना अन्तिमूलक है कि टैरिफ आयोग द्वारा जो नियतकालिक जांच की जाती है, वह केवल शुल्क दरों के संशोधन हेतु ही की जाती है । संरक्षण हटाने का अभिप्राय व्यवहारिक रूप में यही नहीं है कि टैरिफ शुल्कों के स्थान पर परिमाणात्मक अवधावा कोटा सम्बन्धी प्रतिबन्ध लगा दिये जाय, अपितु उसका अभिप्राय प्रतिबन्धों में हील करना है ।

(8) वर्तमान स्थिति को देखते हुए यह कहना सम्भव नहीं है कि क्या वाणिज्यिक गाड़ियों के निर्माण एककों में से किसी को अलाभप्रद समझा जा सकता है, जबकि सवारी कारों के निर्माण करने वाले सभी एकक लाभप्रव होने के लिये अपेक्षित आकार स छोटे ही समझे जायेंगे । ऐसी स्थिति के कारण ऐतिहासिक है, क्योंकि सवारी कारों के निर्माण एककों का प्रारम्भ पुज जोड़ने के कार्यों से दुश्च था एवं उस अवस्था में निर्माण के लिये लाभप्रद आकार का प्रण अधिक प्रासंगिक नहीं था । जब तक कि वर्तमान निर्माता उत्पादन के लाभप्रद स्तर पर नहीं पहुच जाते तक तक किसी अतिरिक्त इकाई के लिये लाइसेंस देना बांछनीय नहीं होगा ।

(प्रोफेसर मर्चेन्ट ने यह मत अभिव्यक्त किया है कि क्योंकि वर्तमान एककों द्वारा लागत में कभी किये जाने की आशा नहीं है, अतः सके अतिरिक्त कोई अन्य विकल्प नहीं है कि ऐसे नये आगुन्तकों को उद्योग में प्रवेश करने की अनुमति दी जाय जो ऐसा करने का आवश्यकन नहीं ।)

(9) वर्तमान एककों में एक नये एकक की स्थापना करने का सुझाव कदापि विचारणीय अवधावा बांछनीय नहीं समझा जाता है । कुछ साधारण कमी बेरी के साथ लगभग सभी एककों में वही दुर्बलताएं तथा अड़कने विद्यमान हैं तथा वह विशेष रूप में नहीं कहा जा सकता कि एक विशिष्ट एकक सुवृद्ध तथा दक्ष है और दूसरा एकक कमजोर तथा अवक्ष है । यदि ऐसा वर्गीकरण किया भी जा सकता, तो भी यह सुझाव देने का कोई आधार नहीं है कि विलय की किसी योजना का प्रयास किया जाये, कम से कम अनिवार्य विलय का तो कोई आधार नहीं है, क्योंकि विधि में ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है जिसके प्रन्तर्गत कोई कार्यवाही की जा सके, यदि ऐसा भी मान लिया जाये कि यह आवश्यक है ।

(प्रोफेसर मर्चेन्ट ने यह मत अभिव्यक्त किया है कि मोटरगाड़ी उद्योग में दुर्बलताओं तथा अवक्षता को दूर करने के लिये, भोटरगाड़ी उद्योग तथा अर्थव्यवस्था के हितों में यह सब से अच्छा तोका यह होगा कि दुर्बल तथा अवक्ष एककों का सुदृढ़ एककों में बदात विलय कर दिया जाये ।)

(10) यद्यपि इस उद्योग की दो पूर्व जांचों के बाद टैरिफ आयोग द्वारा की गई सिफारशों की कियान्वित पर्याप्त रूप से नहीं हुई है, तथापि भव भी वर्तमान कर ढाँचे को युक्त संगत बनाने, किया विधि सम्बन्धी जटिलताओं तथा विलम्बों को दूर करने तथा सड़क श्रूंखला के भलीभांति विकिसित करने से वर्तमान अवरोधों को दूर करने तथा वाणिज्यिक गाड़ियों की भरेलू भास्ता बढ़ाने में काफी सहायता मिल सकती है ।

( 11) जब भविष्य में वर्तमान सहयोग करारों के नवीकरण के लिये सरकार से निवेदन किया जायेगा, तब वह नवीकृत अरथात् संशोधन करारों के कार्य चालन के लिये उचित समय सीमा के सम्बन्ध में सीच सकती है, इससे विशेष रूप से स्वदेशी माल तथा ज्ञान का उपयोग करने के लिये तकनीकी प्रगति को तीव्रता आत्मसात करने तथा उत्पाद डिजाइन के सुधार के लिये प्रोत्साहन मिलेगा ।

( 12) विदेशी ऋण दाताओं तथा सहयोगियों को भारतीय कर्मी द्वारा देय राशियों का यथासम्भव रूपये में भुगतान करने की संभावना पर विचार करना उपयोगी हो सकता है । यह एक ऐसा विषय है जिस पर सरकार तथा रिजर्व बैंक आफ इंडिया द्वारा आगे विचार किया जा सकता है ।

( 13) इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि न केवल गाड़ी उत्पादन का देश के अनेक एककों में आयोजन करना है अपितु संघटकों तथा कच्चे माल के आयात तथा संयन्त्र तथा मशीनों की खोद के लिये विभिन्न एककों को विदेशी मुद्रा का न्यायोचित आवंटन भी करना है, अतः यह बहुत आवश्यक प्रतीत होता है कि क्षमता का तकनीकी दृष्टि से मूल्यांकन किया जाये ।

( 14) क्षमता के विस्तार के लिये लाइसेंस जारी करते समय यह ध्यान रखा जाये कि क्षमता सुनिलित है और लाभप्रद उत्पादन के योग्य है ।

( 15) कच्चा माल के आयात के लिये लाइसेंस दिया जाना उत्पादन तथा क्षमता, दोनों से सम्बन्धित होना चाहिये । और अधिकतम सीमा सम्बन्धित एकक की लाइसेंस क्षमता होनी चाहिये ।

( 16) सरकार की मोटर गाड़ी उद्योग में प्रत्येक एकक की लाइसेंस क्षमता निर्दिष्ट करनी चाहिये । इस के अतिरिक्त तकनीकी विकास के महानिदेशक को प्रत्येक एकक में प्रस्थापित मशीनों का तकनीकी मूल्यांकन करना चाहिए तथा इस की प्रस्थापित क्षमता ठीक ठीक तौर पर निर्धारित करनी चाहिए ।

( 17) तकनीकी विकास के महानिदेशक को सवारी कारों के लिये हिन्दुस्तान मोटर्स तथा स्टैन्डर्ड मोटर्स की क्षमताओं का तत्काल मूल्यांकन करना चाहिए तथा इन का औद्योगिक लाइसेंसों में निर्देश करना चाहिए जैसा कि प्रीमियर आटोमोबाइल्स के मामले में किया गया है ।

( 18) आशा है कि प्रतिवेदन की कंडिका 11 में निर्दिष्ट उदारीकृत ऋण सुविधाओं के फलस्वरूप सड़क परिवहन उद्योग के विकास में सहायता मिलेगी ।

( 19) मोटर गाड़ी निर्माताओं की इस्पात की वैशानिकत किसी की आवश्यकताओं को पूरा करने की क्षमता तथा योग्यता प्राप्त करने में स्वदेशी इस्पात के निर्माताओं को कुछ समय लगेगा और तब तक इन आवश्यकताओं की पूर्ति आयात द्वारा करनी पड़ेगी ।

( 20) मोटरगाड़ी निर्माताओं और सहायक कारखानों के मध्य उत्पादन की अतिव्याप्ति को उत्तरोत्तर कम करना बाँधनीय है । जैसे जैसे मोटरगाड़ी निर्माताओं की ऐसी मदों की माँग बढ़े और संयंत्र और मशीनों के ह्रास के परिणामस्वरूप उन का उत्पादन

घटने लगे, वैसे वैसे शेष मांग को सहायक निर्माताओं से पूरा किया जाना बाँछित होगा ताकि अन्ततोगत्वा ऐसा सभी उत्पादन सहायक निर्माताओं को सौंपा जा सके। भविष्य में भी, यह सुनिश्चित करने का ध्यान रखा जाना चाहिए कि ऐसी मदों के लिये, जिन के लिये सहायक ऑन्ट्र में क्षमता विद्यमान है, मोटरगाड़ी निर्माताओं को क्षमता में और विस्तार करने की अनुमति न दी जाये।

( 21) ज्ञा समिति के सूच के आधार पर विभिन्न गाड़ियों में स्वदेशी अंश का आकलन करने की प्रगति को गई अन्तर्निहित सीमाएं हैं। प्रत्येक गाड़ी के स्वदेशी अंश में प्रगति के आकलन की एक वैकल्पिक तथा अधिक व्यावहारिक प्रणाली की मोटी रूपरेखा प्रतिवेदन के “रा 14 में सुझाई गई है। अब यह बाँछनीय है कि निर्माण प्रगति अर्थात् निर्माण की अन्तिम अवस्था में स्वदेशीकरण से ध्यान हटा कर विदेशी मुद्रा के हिसाब से देश को मोटरगाड़ी उद्योग पर पड़ने वाली लागत पर ध्यान केंद्रित किया जाये ताकि इस में क्रमिक अथवा दूत कमी करने के बारे में आयोजन किया जा सके।

( 22) औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्रालय विभिन्न विभागों के माध्यम से उद्योग को आवंटित विदेशी मुद्रा के उपयोग के सम्बन्ध में आधार सामग्री को संकलित करने की दिशा में और सहायक सामान सहित विभिन्न मदों के अभिनेष्ट रखने के लिये कार्यवाही करे ताकि मोटरगाड़ियों के निर्माण पर खर्च की जाने वाली विदेशी मुद्रा में कमी करने के लिए उपयुक्त उपाय किये जा सकें।

( 23) पूर्ति और निपटान के महनिदेशक को मोटरगाड़ियों की सरकारी खरीद के संभावार तथा मूल्यवार अभिनेष्ट रखने चाहिए।

( 24) उद्योग के आरम्भिक उद्धर्धिर विकास को उलटने की दिशा में कोई उल्लंघनीय प्रगति नहीं हुई है, और यहाँ तक कि प्रमुख मोटरगाड़ी निर्माताओं और सहायक क्षेत्र द्वारा बनाये जाने वाले पुर्जों के विषय में सरकार ने जो परिसीमन किया था उस में भी अपेक्षित सफलता प्राप्त हुई प्रतीत नहीं होती।

( 25) कार्यकारी पुर्जों के मानकीकरण के सम्बन्ध में, विदेशी सहयोग करारों के कारण न केवल गाड़ी निर्माताओं को अपितु सहायक निर्माताओं को भी जिन के विभिन्न कर्मों के साथ विभिन्न सहयोग करार है, बाधाओं का सामना करना पड़ता है। अतः विदेशी सहयोग से उत्पन्न इन भामलों की विविधताओं को दूर करने के उपाय निकालने चाहिए, विशेषतः जब कि कार्यकारी गुणों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की सम्भावना न हो।

( 26) कुछ माल और संबटकों के मामले में जो मोटरगाड़ियों में काम आते हैं और ऐसे माल और सबटकों के लिये जो अन्य हंजीनियरी उद्योगों में सामान्यतः काम में आते हैं, समवाय और राष्ट्रीय, दोनों ही स्तरों पर मानकीकरण के लिये कार्य को धैर्य और लगत के साथ जारी रखना पड़ेगा। यदि निर्माता कारखाने अपने विदेशी सहयोगियों के आदेश पर उनकी विशिष्टियों को, जहाँ इन में परिवर्तन करना सुगमता से सम्भव हो, स्वीकार न करें, तो इस दिशा में अपेक्षाकृत उत्प्रगति होने की सम्भावना है। आशा है कि जहाँ उचित पहल करने की स्थिति विद्यमान है वहाँ

सहयोगी ऐसे परिवर्तन करने के लिये अपनी सहमति दे देंगे जो उत्कृष्टता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना मानकीकरण, एकरूपता और स्वदेशीकरण के हित में किये जा सकते हों ।

( 27 ) पैरा 22.3 से 22.7 में निर्दिष्ट सत्त्वों को देखते हुए इंजिनियरों के निर्माण के लिये प्रीमियर आटोमोबाइक्स को अपने लाइसेंस को कार्यान्वयित करने की अनुमति न दी जानी चाहिये । इसी तरह सिम्पसन एण्ड कॉंपनी (अपने इंजिनियरों के उपयोग के लिये बेसिज बनाने की अनुमति दे कर) पहले ही विद्यमान अनेक ट्रक निर्माताओं के साथ जोड़ना आर्थिक दृष्टि से औचित्यपूर्ण नहीं होगा ।

( 28 ) कठिपय सामान्य भासलों जैसे दुर्घटनाओं और वायुदूषण के सम्बन्ध में स्थूल टिप्पणियाँ अध्याय नौ में दी गई हैं ।

( 29 ) मोटर गाड़ी उद्योग द्वारा प्रयोग किए जाने वाले बाल बियर्सिंगों के भासले में, मामूली परिवर्तन कर के उल्लेखनीय सीमा तक आयात प्रतिस्थापन किया जा सकता है ।

( 30 ) सरकारी नीतियों से एक और सवारी कारों का उत्पादन प्रतिबन्धित हो गया है परन्तु दूसरी ओर वाणिज्यिक गाड़ियों के उत्पादन को प्रोत्साहन मिला है, जिस का परिणाम यह हुआ कि सवारी कारों की माँग संचित होती रही और अब भी वह अधिकांशतः पूरी नहीं की जा सकी है । विद्यमान अपूर्ण माँग को पूरा करने के लिये तीन वर्षों की अवधि के लिये देश का सम्पूर्ण उत्पादन आवश्यक होगा । सवारी कारों को इस भारी अपूर्ण माँग को तुलना में वाणिज्यिक गाड़ियों की पूर्ति अपेक्षाकृत अधिक सुलभ है और सामान्यतः पूर्ति प्रदर्शन-कक्ष से की ही जा सकती है । (प्रो० मर्चेन्ट ने यह विचार व्यक्त किया है कि वाणिज्यिक गाड़ियों के उत्पादन को आरम्भ से ही प्राप्त प्राथमिकता न केवल जारी रखी जानी चाहिये अपितु उसे कारगर ढंग से प्रवर्तित भी किया जाना चाहिये । सवारी कारों के लिये स्थापित क्षमता के विस्तार पर भी नियंत्रण रखने की आवश्यकता है ताकि वाणिज्यिक गाड़ियों को प्राथमिकता देने का सामाजिक लक्ष्य निष्प्रभावी न हो जाये । )

( 31 ) यह धारणा भ्रामक है कि जिस माल की पूर्ति सहायक उद्योग द्वारा की जा सकती है उसके निर्माण को जारी रखने प्रथमा उसे हाथ में लेने के लिये मोटरगाड़ी निर्माताओं ने कोई प्रयत्न किया है अर्थात् मोटरगाड़ी उद्योग में ऊर्ध्वाधिर एकीकरण का प्रयत्न किया गया है और यह धारणा तथ्यों और आधार सामग्री के अपर्याप्त मूल्यांकन पर आधारित है । (प्रो० मर्चेन्ट ने यह विचार व्यक्त किया है कि जब तक विद्यमान कुशल कारखाने अर्थक्षम न हो जायं इस समय सहायक उद्योग में किसी भी नये कारखाने के लिये लाइसेंस न दिये जाने चाहिये । इसके अतिरिक्त ऊर्ध्वाधिर विकास की प्रवृत्ति को हृतोत्साह किया जाना चाहिए । )

( 32 ) कारों की किस्म के बारे में हाल ही में टैरिफ आयोग को और 1965 में तकनीकी विकास के महानिदेशक को प्राप्त शिकायतें मोटोरैर पर विभिन्न निर्माताओं द्वारा बनाई गई कारों के ठीक अनुपात में हैं । यद्यपि हिन्दुस्तान एम्बेजेझर के विरुद्ध

1966 में तकनीकी विकास के महानिदेशक को प्राप्त शिकायतों में अव्याहनक वृद्धि से सम्बन्धित यह प्रकट होता है कि उपयोगकर्ताओं की अन्य कारों की तुलना में इस कार के विरुद्ध अपेक्षाकृत अधिक शिकायतें हैं तथापि यह ध्यान में रखा जाना चाहिये कि अन्य कारों की तुलना में इस कार का उत्पादन और फलतः उसके उपयोगकर्ताओं की संख्या भी अत्यधिक है ।

- ( 33 ) मोटरगाड़ी निर्माताओं और उन के विक्रेताओं के मध्य करार दोनों पक्षों द्वारा निजी तौर पर किये जाते हैं और इस लिये उनको भारी आदि उन के द्वारा आपस में तय की जाना ठीक रहेगा और वे हमारे कार्य क्षेत्र के असर्गत नहीं हैं । निर्माताओं को परामर्श दिया गया है कि वे विक्रेताओं की कठिनाइयों पर सहानुभूतिपूर्ण विचार करें ताकि वे उन की सद्भावना प्राप्त कर सकें क्योंकि विक्रेता मोटरगाड़ी उद्योग के विकास में महत्वपूर्ण योगदान देते हैं ।
- ( 34 ) समाश्वासनों के मामले में अपेक्षित यह है कि ऐसी न्यूनतम प्रयोगावधि अवधा प्रयोग की दूरी निर्धारित की जाये जिसके अन्दर तुटियों के ठीक छंग से प्रकट हो जाने की आशा की जा सकती हो । समाश्वासन की अवधि इस न्यूनतम से कम नहीं होनी चाहिये । यदि कोई निर्माता अपने ग्राहकों का विश्वासभाजन दनने के लिये अधिक अवधि का समाश्वासन देना चाहता हो तो उसे ऐसा करने दिया जाये ।
- ( 35 ) जहां समाश्वासन वाबों के अन्तर्गत तुटियां स्वीकार कर ली जायें वहां श्रम प्रभार निर्माताओं को बहन करने चाहिये ।
- ( 36 ) अच्छा यह होगा कि उत्पादक और निरीक्षक अमले को स्वतंत्र एवं समान स्तर पर रखा जाये और दोनों ही प्रबन्ध के सर्वोच्च स्तर पर यथा सम्भव समन्वित रहें । यदि उल्लेखनीय सुधार की आशा की जाय तो यहां यह कहना अनावश्यक है कि इन्हें माल की उत्कृष्टता के विषय में स्वयं अन्यंत सजग होना चाहिये ।
- ( 37 ) यह स्पष्ट है कि जहां तक पुर्जों के मानकीकरण का सम्बन्ध है इस मामले में मोटरगाड़ियों के निर्माता ही विनिश्चय कर सकते हैं क्योंकि यह मामला कुछ समंजनों अथवा परिवर्तनों से सम्बन्धित है :
- ( 38 ) परीक्षक संस्थाओं में उपलब्ध सुविधाओं के सदृप्योग के लिये देश में विद्यमान विभिन्न परीक्षक संस्थाओं तथा मोटर-गाड़ी उद्योग और मोटर-गाड़ी सहायक उद्योग में परस्पर अधिक मात्रा में सहयोग स्थापित किया जाना चाहिये ।
- ( 39 ) यह वांछनीय है कि उपयुक्त परीक्षण संबंधी सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिये मोटर-गाड़ी निर्माता सहायक सामान के निर्माताओं के साथ सहयोग करें तथा विभिन्न संस्थानों में उपलब्ध विद्यमान सुविधाओं से पूरा पूरा लाभ उठाया जाये ।
- ( 40 ) आशा है कि आटोमोटिव रिसर्च एसोसियेशन आफ इंडिया शीघ्र ही सक्रिय रूप से कार्य करना आरम्भ कर देगी । यह उद्योग के सम्यक एवं स्वस्थ विकास के हित में होगी, इस से केवल मोटरगाड़ियों के निर्माता ही नहीं बल्कि मुख्य सहायक उद्योग भी लाभान्वित हो सकेंगे यदि वे इस संगठन से सहयोग करें और इस से पूरा पूरा लाभ उठायें ।

(41) सहायक सामान के निर्माताओं से जिन्होंने ने संघटकों का संभरण किया हो, दावों के निपटान की व्यवस्था करना मोटरगाड़ियों के निर्माताओं का काम है और गाड़ी के मालिक को विभिन्न अभिकरणों से व्यवहार करने की आवश्यकता नहीं होनी चाहिये। उस की शिकायत निर्माता अथवा उस के प्राधिकृत विशेष द्वारा दूर की जानी चाहिए। चाहे उपकरण का संभरण करने वाले सहायक एक पर बाद में निर्माता द्वारा किये जाने वाले दावे का कुछ भी परिणाम हो।

(42) गाड़ियों के माडलों के परिवर्तन के सम्बन्ध में यह नहीं कहा जा सकता कि माडल बहुत अधिक हैं। अथवा परिवर्तन बहुत शीघ्र हुए हैं। माडलों में सामान्य परिवर्तन के मार्ग में निस्सदैह उत्पादन की मात्रा का कम होना भी शामिल है। प्रो० मर्चेन्ट का मत है कि बड़े पैमाने पर निर्माण करने से होने वाले लाभ हासिल करने, मूल लागत में कमी करने तथा मानकीकरण सुलभ बनाने के लिये, जिस से अनुरक्षण लागत में कमी हो सकती है। गाड़ियों के मेक और माडलों की संख्या में कमी करना जरूरी है। इसलिये उन्होंने यह सुझाव भी दिया कि सरकार को गाड़ियों के डिजाइनों में उपयोगिता और मितव्यता पर बल देना चाहिये तथा गाड़ियों के हर वर्ग के लिये एक से अधिक टाइप नहीं होने चाहिये।

(43) यद्यपि और अधिक सर्विस स्टेशनों की स्थापना और उन के ठिकानों के विविधीकरण का मामला आवश्यकता की अपेक्षा व्यावसायिक दृष्टि पर अधिक निर्भर रहेगा फिर भी ऐसा प्रतीत होता है कि मोटर गाड़ियों की सर्विसिंग और मरम्मत के स्तर में सुधार की काफी गुंजाई है :

(44) अभी तक सहायक सामान उद्योग पुर्जे बदलने की मांग को पूरा करने की हाँट से इतना विकसित नहीं हुआ है जितना कि मोटर गाड़ियों की निर्माताओं की आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिये हो चुका है।

2. उपरोक्त (1) तथा (2) सिफरिशों को सरकार स्वीकार करती है। उस ने यह विनिश्चय किया है कि शुल्क की संरक्षक दरों को हटा लेने के बाद इस समय राजस्व शुल्क की प्रभावी दरें विधान संरक्षक शुल्क की प्रभावी दरों के स्तर पर ही रखी जाये। परन्तु जहां मोटर-गाड़ियों के निर्माण में कुछ निर्माता स्वदेश-निर्मित संघटकों को प्रयुक्त कर रहे हैं जब कि अन्य निर्माता किसी न किसी कारण से उन का आयात करते हैं वहां सरकार ऐसे संघटकों पर आयात शुल्क की ऊंची दरें आरोपित करने पर विचार करेगी जिस से आयातित संभरण अधिक मंहगे पड़ें और उस के परिणामस्वरूप जो स्वदेशीकरण के मामले में पीछे रह गये हैं वे अपनी गति तेज कर सकें।

सरकार के विनिश्चयों को कार्यान्वित करने के लिये यथा-समय संसद में आवश्यक विधि निर्माण किया जायेगा।

3. सरकार ने सिफारिश (3) तथा (7) को नोट कर लिया है।

4. सरकार सिफारिश (4) को स्वीकार करती है।

5. सरकार सिफारिश (5) को स्वीकार करती है। इस के साथ ही उस का विचार है कि पांच वर्ष की अवधि के पश्चात् अर्थात् सन् 1973 में टैरिफ आयोग द्वारा मोटर गाड़ी उद्योग की प्रगति की समीक्षा की जानी चाहिये।

6. जहां तक सिफारिश (6) का सम्बन्ध है सरकार इस बात से सहमत है कि संरक्षणाधीन सभी उद्योगों के मामले में आवृद्धिक समीक्षा करना आवश्यक है जहां यह संरक्षण संरक्षण शुल्क को लगाकर दिया गया है अथवा किसी अन्य ढंग से, उदाहरणार्थ आयात प्रतिबंधों द्वारा ।

7. जहां तक सिफारिश (8) का संबंध है सरकार प्रो० मर्चेन्ट के मत से सहमत है और उस का यह विवार है कि सबारी कारों के निर्माण के लिये लाभकर आकार बाले किसी नये कारखाने का लाइसेंस देने का अधिकार होना चाहिये ताकि 'ट्रांसफर लाइस' उत्पादन तथा बड़े पैमाने पर उत्पादन से होने वाले लाभ प्राप्त किये जा सकें और प्रतियोगिता का बातावरण तेजार किया जाये जिस के फल-फल बढ़िया किस्म और सस्ते मूल्यों के रूप में लाभ प्राप्त हो सकें ।

8. सरकार आयोग की सिफारिश (9) से सहमत है कि विद्यमान कारखानों के विलय की कोई भी योजना न तो व्यवहार्य है और न वांछनीय ही ।

9. सरकार ने सिफारिश (10), (14), (15), (17), (18), (20) तथा (22) से (28) को नोट कर लिया है तथा उन्हें यथासंभव कार्यान्वयित करने के लिये उपाय किये जायेंगे । राज्य सरकारों का ध्यान भी सिफारिश (10) की ओर, जहां तक उन का उस से संबंध है, आकृष्ट किया जाता है तथा मोटर गाड़ियों के निर्माताओं और मोटरगाड़ियों के सहायक सामान के निर्माताओं का ध्यान सिफारिश (24) से (28) की ओर विलापा जाता है ।

10. जहां तक सिफारिश (11) का संबंध है, सरकार की यह राय है कि मोटर गाड़ी कारखानों की सहायोग-करारों की अवधि बढ़ाने संबंधी प्रार्थनाओं पर गुणवत्त्व के आधार पर कड़ी जांच की जानी चाहिये और ऐसा करते समय सहयोग से पहले ही प्राप्त हुए लाभों और जानकारी तथा दक्षता हासिल करते में यदि कोई कमी रह गई है तो उसे पूरा करने की संभावना को ध्यान में रखना चाहिये ।

11. सिफारिश (12) के संबंध में सरकार का मत है कि रूपयों में भुगतान करने से समस्या का अपने आप समाधान नहीं हो सकता क्योंकि कोई भी रूपया किसी विदेशी के हाथ में पहुंच कर अनिवार्यतः विदेशी मुद्रा के दायित्व को प्रत्यक्षतः अथवा परोक्ष रूप में बढ़ायेगा । उस के विचार में यह सुनिश्चित करना अधिक महत्वपूर्ण है कि कुल दायित्व को न्यूनतम रखा जाये ।

12. सरकार सिफारिश (13) तथा (16) से सहमत है । ऐसा विचार है कि विद्यमान कारखानों की क्षमता का तकनीकी पुनराकरण करते समय और विद्यमान कारखानों को पुनरीक्षित स्थापित क्षमता के संबंध में अन्तिम रूप में विनिश्चय किये जाने से पहले ध्यानपूर्वक इस बात की जांच की जानी चाहिये कि क्षमता में भारी वृद्धि, जैसा कि कतिपय निर्माताओं ने दावा किया है, किन परिस्थितियों में हुई है और उस के लिये बता प्राधिकार है ।

13. सरकार ने सिफारिश (19) नोट कर ली है और उसे यथासंभव कार्यान्वयित करने के लिये उपाय किये जायेंगे । सरकार एक नीति और कियान्वित बनायेगी जिस का लक्ष्य यद्यपि आयात-प्रतिस्थान होगा तथापि उस से निर्माताओं के उत्पादन कार्यक्रमों पर उसका प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा और जिससे उन्हें इस्तात की ऐसी किस्मों का आयात करने में, जो स्वदेशी साधनों से पर्याप्त भावामें ग्रवश वांछित किस्म और विशिष्टियों में उपलब्ध नहीं है, समर्थ बनायेगी ।

14. सिफारिश (21) अभी सरकार के विचाराधीन है ।

15. सरकार ने सिफारिश (29) नोट कर ली है। आयात में व्यवस्था करने के उद्देश्य से वह बालबियरिंग निर्माताओं के साथ बातचीत कर के मोटर गाड़ी उद्योग के लिये जल्दी बालबियरिंग के निर्माण की स्थापना का पता लगायेगी। मोटर गाड़ी उद्योग का ध्यान भी इस सिफारिश की ओर आकृष्ट किया जाता है।

16. सिफारिश (30) के सम्बन्ध में सरकार ने आयोग भीर प्रो० मर्डेन्ट के मत नोट कर लिये हैं।

17. सिफारिश (31) के संबंध में सरकार का प्रयत्न रहेगा कि अतिरिक्त उद्धाष्ठार विकास को यथासंभव रोका जाये और अनुप्रस्थ विकास को प्रोत्साहन दिया जाये।

18. मोटर गाड़ी निर्माताओं का ध्यान सिफारिश (32), (33), (35) से (41) तथा (43) की ओर तथा मोटर गाड़ी सहायक सामान निर्माताओं का ध्यान सिफारिश (36), (38) से (41) तथा (44) की ओर तथा इण्डियन इंस्टीच्यूट आफ साइंस, बंगलौर, नेशनल टैस्ट हाउस, कलकत्ता तथा नेशनल मेटेलुजिकल लेबोरेटरी, जमशेदपुर का ध्यान सिफारिश (38) को ओर आकृष्ट किया जाता है।

19. सिफारिश (34) के संबंध में सरकार ने पहले ही मोटर कार व्यापिटी इंक्वायरी कमेटी की सिफारिशों के आधार पर कार निर्माताओं को साविधिक अनुबेद जारी किये हैं कि वे 12 महीने प्रथमा 16 हजार किलोमीटर का, जो भी पहले पूरी हो जाये, एकसा समाप्तवासन हों।

20. सिफारिश (42) के संबंध में सरकार का मत है कि मोटर गाड़ी उद्योग का विकास उस स्तर तक पहुंच गया है जहाँ निर्माताओं को माडल परिवर्तन करने भीर मांग के अनुसार गाड़ियों के विभिन्न प्रकारों के उत्पादन की स्वतन्त्रता मिलनी चाहिये। परन्तु यह महत्वपूर्ण आरक्षण रखा जाये कि ऐसे विविधीकरण में संषटकों, उपकरण प्रथवा कन्वें माल के आयात प्रथवा अतिरिक्त लकड़ी की जानकारी भीर प्रलेख-पोषण के क्षय पर अतिरिक्त विवेशी मुद्रा बाहर नहीं जायेगी। इस प्रकार के विविधीकरण कार्यक्रम में एक और संगत तत्व जिसे ध्यान में रखा जाना चाहिये वह उत्पादन की लागत और अन्ततोगत्वा खरीदार को पड़ने वाली लागत को समुचित स्तरों पर रखने की आवश्यकता है।

### प्रावेश

आवेदा दिया जाता है कि इस संकल्प को भारत के राजपत्र में प्रकाशित किया जाये और इस की एक एक प्रति सभी संबद्धों को भेजी जाये।

भार० एस० तलवार,  
संयुक्त सचिव, भारत सरकार।